



Einstieg vorne – Ehrlich fährt am längsten!

Ruhrgebiet. (dv) Die VRR GmbH möchte darauf hinwirken, dass der „Kontrollierte Einstieg vorne“ auf den Buslinien in allen Städten bis Ende 2004 ganztätig Standard ist, nachdem die Einführung in Bochum, Dortmund und Herne nach Ansicht der Verkehrsunternehmen erfolgreich war. Befürchtungen, dass der im östlichen Ruhrgebiet zur Einführung genutzte Werbespruch „Ehrlich fährt am längsten!“ sich in Form von Fahrzeitverlängerungen auf unerwünschte Weise bewahrheitet, müssen nach Meinung von PRO BAHN ernst genommen werden. Daher ist der „Einstieg vorne“ nach der Ausgabe 2003#1 in diesem Jahr zum zweiten Mal Titelthema der **Ruhrschiene**.

Die Fahrgäste teilen die positive Einschätzung von Verkehrsunternehmen und VRR nur zum Teil, wie man im Bus oder an der Haltestelle oft genug erleben kann. Aber auch im Internet findet sich bei einer (nicht repräsentativen) Umfrage auf den Seiten der „Kooperation Östliches Ruhrgebiet“ (Bogestra, DSW, HCR, Vestische) ein geteiltes Bild: Während knapp 50 % der 239 Personen den Einstieg vorne mit „gut“ bewerten, beurteilen 36 % ihn als „umständlich“ und 14 % als „verbesserungswürdig“ (Stand 08.09.2003). Die Antwortmöglichkeit „schlecht“ taucht erst gar nicht auf.



Einstieg vorn auch im Schülerverkehr: So bilden sich lange Schlangen und die Abfahrt verzögert sich. Kontrolliert wurden diese Schüler übrigens nicht – weil vorne kein Platz mehr war, stiegen die meisten schließlich hinten ein.
Foto: Jochen Schönfish

Akzeptanz der Kontrollen

Dabei wird die neue Regelung, die auch die Sichtkontrolle des Tickets beinhaltet, von der Fahrgästen im Allgemeinen befolgt. Dass dies im östlichen Ruhrgebiet bereits in den ersten Tagen nach der Einführung im April so war, ist sicherlich auf die gute Öffentlichkeitsarbeit im Vorfeld zurückzuführen. Über Zeitungsartikel, Flyer und

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

In dieser Ausgabe:

- [Vorschläge zur ITF-Verbesserung](#)
- [Stadtgrenze, Endstation! Oberhausen](#)
- [Auflösung des Preisrätsels](#)
- [Einladung zum Sommerfest](#)
- [Probleme der Baureihe 425/426](#)

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
Einstieg vorne – Ehrlich fährt am längsten!	
Inhalt & Adressen	2
Regionales	5
3do-Planfeststellung und FNP Aufstellung	
Konzept	6
ITF 2plus: Viel Zug – wenig Mehraufwand	
Projekte	8
MetroExpress: Konzept für den Bahnverkehr Walsumbahn auf Probefahrt	
Aus Fahrgastsicht	10
Stadtgrenze, Endstation! Oberhausen	
Preisrätsel-Auflösung	12
Nur wenige kennen ZRL und ZWS genau	
Kurzmeldungen	13
Radio Eriwan antwortet Einladung zum Sommerfest	
Fahrzeuge	15
„Alle reden vom Wetter – wir nicht!“ Fahrgastumfrage zur Baureihe 425/426	
Termine	16

Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr
Auflage: 700 Exemplare
Ausgaben: Anfang Januar, April, Juli und Oktober
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder
des RV Ruhr; Abonnement 5,- € pro Jahr
Redaktion: Burkhard Dedy (bd) (V.i.S.d.P.), Jochen
Schönfisch (js), Dominik Vinbruck (dv)
E-Mail: info@ruhrschiene.de
Autoren: Toni Deenen (td), Lothar Ebbes (le),
Oliver Stieglitz (os)

Das Arbeitsgebiet des Regionalverbandes umfasst die Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Herne, Mülheim/Ruhr und Oberhausen sowie die Kreise Olpe, Recklinghausen, Siegen-Wittgenstein, Soest, Unna, den Ennepe-Ruhr-Kreis, den Hochsauerlandkreis und den Märkischen Kreis.

Die Vervielfältigung der Gesamtausgabe der **Ruhr-schiene** zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet, Nachdruck einzelner Artikel in anderen Publikationen nur mit Zustimmung der Redaktion und gegen Überlassung von zwei Belegexemplaren. Die Zustimmung für den Abdruck durch andere PRO BAHN-Gliederungen ist immer gegeben.

Alle Angaben in der Ruhrschiene zu Fahrplänen und Tarifen wurden mit großer Sorgfalt recherchiert. Eine Gewähr für die Richtigkeit kann allerdings nicht übernommen werden.

Ihre Ansprechpartner bei PRO BAHN

Verkehrs- und Umweltzentrum Essen, Maxstraße 11, 45127 Essen, ☎ 02 01 / 222 555, ☎ 02 01 / 23 17 07
Geschäftsstelle des Regionalverbandes Ruhr und des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen

Öffnungszeiten: montags bis freitags 17 bis 19 Uhr – dienstags betreut von PRO BAHN

PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr, E-Mail: info@probahn-ruhr.de, Internet: http://www.probahn-ruhr.de

Vorsitzender: Burkhard Dedy, Sonnenplatz 4, 44137 Dortmund, ☎ 02 31 / 1 38 66 04,
☎ 0 69 / 1 33 04 81 09 08, E-Mail: dedy@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Jochen Schönfisch, Kantstraße 41b, 44627 Herne, ☎ 06 21 / 4 18 21 87,
☎ 06 21 / 4 18 22 80, E-Mail: schoenfisch@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Dominik Vinbruck, Bissenkamp 17, 44135 Dortmund, ☎ 02 31 / 7 95 03 59,
☎ 07 21 / 1 51 48 63 94, E-Mail: vinbruck@probahn-ruhr.de

Beisitzerin: Britta Behrens, Ruhrstraße 6, 58452 Witten, ☎ 0 23 02 / 27 99 00,
E-Mail: behrens@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Toni Deenen, Königsberger Straße 27, 46047 Oberhausen, ☎ 02 08 / 9 69 41 45,
☎ 02 08 / 9 69 41 46, E-Mail: deenen@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Thorsten Hensel, Pollerbergstraße 24, 45145 Essen, ☎ & ☎ 02 01 / 70 53 02,
E-Mail: hensel@probahn-ruhr.de

Bankverbindung: PRO BAHN, Sparkasse Gelsenkirchen (BLZ 420 500 01), Konto-Nr. 260 289 922

Spendenkonto: PRO BAHN NRW, Postbank Essen (BLZ 360 100 43), Konto-Nr. 220 709-433

Bitte als Verwendungszweck angeben: „RV Ruhr“!

PRO BAHN Nordrhein-Westfalen e.V., E-Mail: info@probahn-nrw.de, Internet: http://www.probahn-nrw.de

Vorsitzender: Oliver Stieglitz, Missundestraße 7, 44145 Dortmund, ☎ 02 31 / 81 56 11,
E-Mail: stieglitz@probahn-nrw.de

PRO BAHN e.V. (Bundesverband), E-Mail: info@pro-bahn.de, Internet: http://www.pro-bahn.de

Geschäftsstelle: Schwanthalerstraße 74, 80336 München, ☎ 0 89 / 54 45 62 13, ☎ 54 45 62 14

>>> Fortsetzung von Seite 1

Aufkleber in den Bussen wurde schon einige Wochen vorher breit informiert. Auch das Hauptziel, nämlich die Einnahmesteigerungen durch weniger Schwarzfahrer, scheint sich zu erfüllen. Die Dortmunder Stadtwerke (DSW) konnten in ihrer Halbjahresbilanz von entgegen dem Trend deutlich gestiegenen Einnahmen im Barverkauf berichten. Soweit funktioniert der „Einstieg vorne“ den Erwartungen entsprechend. Auch aus Fahrgastsicht sind höhere Fahrgeldeinnahmen und weniger Schwarzfahrer sowie eine bessere soziale Kontrolle der Fahrgäste durch den Fahrer begrüßenswert.

Probleme auf Hauptlinien

Die Probleme des Einstiegs an der vorderen Tür liegen im Detail, aber gemeinsam haben sie zum Ergebnis, dass der Fahrgastwechsel insbesondere an stärker frequentierten Haltestellen länger dauert als bisher. Während es auf Vorortlinien mit wenigen Ein- und Aussteigern je Haltestelle zu keinen Verzögerungen kommt, sind insbesondere Gelenkbuslinien in Innenstadtbereichen negativ betroffen (z. B. die Linie 345 in Bochum oder die Linie 311 in Herne). Massive Probleme sind auch auf allen Buslinien in der Essener Innenstadt oder auf der ÖPNV-Trasse in Oberhausen zu erwarten. Ein Problem besteht darin, dass ortsunkundige Fahrgäste oder Seltenfahrer sich nicht schon an der Haltestelle über die Einstiegsregelung informieren können. Hier fehlen Informationen. Bei der Bogestra sind viele Haltestellen so optimiert, dass aufgrund der Position des Wartehäuschens die Fahrgäste zur zweiten und dritten Bustür gelenkt werden. Das ist für den Vordereinstieg kontraproduktiv, da sich besonders bei schlechtem Wetter Ein- und Aussteiger in die Quere kommen. Für Fahrgäste mit Gepäck – das können schon Einkaufstüten an beiden Händen sein – gibt es keine Möglichkeit, das Gepäck für die Fahrscheinkontrolle schnell abzusetzen. Der bis zur zweiten Tür folgende Gang ist insbesondere in den neuen NRW-Bussen zu eng, hier stauen sich oft die Fahrgäste.

Bei Gelenkbussen, in deren Mehrzweckbereich mehr als ein Kinderwagen oder Rollstuhl steht, kann man beobachten, dass der erste Busteil überfüllt ist. Im Nachläufer hingegen sind noch genügend Sitzplätze frei. Deutliche Aufforderungen, nach hinten durchzugehen, fehlen in den Bussen. Ein weiterer Konflikt spielt sich im Bereich der Einstiegsstür ab. Schwerbehinderte Fahrgäste nehmen auf den für sie ausgewiesenen Sitzplätze direkt beim Fahrer Platz und möchten den Bus auch wieder durch die vordere Tür verlassen. Dort behindern sie dann den Einstieg der Fahrgäste. Daher gehören die Schwerbehindertenplätze an die zweite Tür, zumal hier auch keine Podeste zu besteigen sind.

Das alles führt zu Unpünktlichkeit und Fahrzeitverlängerungen, die nicht im Fahrgastinteresse liegen können. Wenn diese Fahrzeitverlängerungen zu Anschlussverlusten führen oder es sogar notwendig machen, die Umlaufzeiten zu verlängern und im Extremfall mehr Busse einzusetzen, kann der „Einstieg vorne“ um jeden Preis auch nicht mehr im Interesse der Verkehrsunternehmen liegen.

Kontrollen ineffektiv

Die Sichtkontrolle der Fahrscheine durch den Fahrer können Kontrolleure nicht ersetzen. 4erTickets, die erst nach Vorzeigen beim Fahrer abgestempelt werden können, sind prinzipbedingt ebenso nicht zu kontrollieren wie die Abo-Chipkarten im VRR, für die ein Prüfgerät benötigt wird. Erfahrungsgemäß erkennt der Fahrer auch nicht, ob ihm ein abgelaufenes Semesterticket oder die Rückseite eines schon entwerteten EinzelTicket als 4erTicket vorgezeigt werden – Hauptsache, der Fahrgast hat „ein Stück Papier“ in der Hand. Für weitergehende Kontrollen reicht die Zeit auch nicht aus. Das alles lässt befürchten, dass die Schwarzfahrerquoten nach der Einführungszeit durch „professionelle Schwarzfahrer“ wieder ansteigen werden, denn diese lassen sich durch die Einstiegskontrollen nicht wirksam abschrecken.

Es wird von den Verkehrsunternehmen immer wieder betont, dass es nicht zu Fahrzeit-

verlängerungen kommt. Subjektiv hat man einen anderen Eindruck – insbesondere, wenn bisher „sichere“ Anschlüsse häufiger nicht funktionieren.

Längere Fahrzeiten!

Ein Blick in den Westen des Ruhrgebiets zeigt, dass dieser Eindruck nicht nur subjektiv ist: Dort wurde im April 2000 der Vordereinstieg von der NIAG (Bedienungsgebiet u. a. Moers und Duisburg) und ein halbes Jahr später von der DVG (Duisburg) eingeführt. PRO BAHN hat die Fahrzeiten von 35 Buslinien dieser beiden Unternehmen während der Hauptverkehrszeit aus dem Jahresfahrplan 2000 mit den aktuellen verglichen. Acht dieser Linien wurden eingestellt oder fahren heute einen anderen Linienweg. Bei den restlichen 27 Linien gab es in fünfzehn Fällen keine Fahrzeitänderungen. Die Linie 909 ist heute schneller unterwegs als vor drei Jahren. Bei den restlichen elf Buslinien hat sich die Fahrzeit verlängert – zwischen zwei und knapp elf Prozent. In den meisten Fällen wurde der Fahrzeitzuschlag auf den Linienabschnitten in Richtung der Zentrumshaltestellen, also mit vielen Einsteigern, gegeben. Besonders schwer wiegen die Fahrzeitverlängerungen mit über fünf Prozent auf den Linien 906, 907, 911, 912, 914, 921, 929, 933 und SB 30. Fast alle Linien sind wichtige und im dichten Takt verkehrende Busse, die an vielen Knotenpunkten Anschlüsse herstellen müssen. Man fragt sich, warum mit viel Geld über Beschleunigungsmaßnahmen mühsam einzelne Minuten im Fahrplan eingespart werden, wenn dann auf einen Schlag drei oder vier Minuten Fahrzeitzuschlag für diese Linien gegeben werden.

Untersuchung notwendig

Aufgrund dieser Erfahrungen aus Duisburg und Moers sowie der Vielzahl von Problemen in der Praxis wäre es unverantwortlich, die „Einstieg vorne“-Regelung alleine auf Basis der Aussagen einiger Verkehrsbetriebe und ohne Abschätzung der längerfristigen Auswirkungen auf den ganzen VRR auszuweiten. Notwendig ist es daher, die Wirkungen der neuen Regelung zu untersu-

chen. Durch ein Vorher-Nachher-Gutachten ist zu klären, wie sich die Einnahmen der Verkehrsbetriebe und die Schwarzfahrerzahlen langfristig ändern, wie die Regelung von den Fahrgästen bewertet wird und ob es neue Fahrgäste gibt oder Fahrgäste abwandern. Weiterhin ist zu bewerten, welche Auswirkungen es auf den Fahrplan gibt. Kann der Bus im Regelfall Fahrplan und Anschlüsse einhalten oder sind planmäßige Fahrzeitverlängerungen notwendig? Werden teurer erkaufte Beschleunigungsmaßnahmen der letzten Jahre durch die Einstiegsregelung zunichte gemacht? Schließlich ist zu klären, ob die Busfahrer die zusätzliche Aufgabe der Fahrscheinkontrolle souverän und ohne Beeinträchtigung ihrer sonstigen Aufgaben erledigen können. Zeit für Kundeninfo oder Anschlusssicherung an der Haltestelle bleibt so keine mehr.

PRO-BAHN-Forderungen

Der Wunsch nach einer Vereinheitlichung der Einstiegsregelungen im VRR ist verständlich und auch aus Sicht von PRO BAHN wünschenswert. Der VRR-Raum ist jedoch zu unterschiedlich strukturiert, um mit einer einzigen Regelung für alle Buslinien die beste Lösung zu finden. Die Absicht der VRR GmbH, den „Kontrollierten Einstieg vorne“ bis Ende 2004 bei „möglichst allen Verkehrsunternehmen im Busbereich“ einzuführen, kann so nur abgelehnt werden. Daher schlägt PRO BAHN Ruhr vor, auf Basis eines Gutachtens zu den bestehenden „Einstieg vorne“-Regelungen und der folgenden Forderungen eine differenzierte und flexible Einstiegsregelung zu entwickeln:

- Differenzierter „Einstieg vorne“: An schwächer frequentierten Haltestellen grundsätzlich immer, an stärker frequentierten Haltestellen grundsätzlich nur von 20 Uhr bis 6 Uhr und sonntags.
- Flexibler „Einstieg vorne“: Busse müssen so ausgerüstet sein, dass die zweite und dritte Tür auch von außen zu öffnen sind. Optische oder akustische Außenanzeigen signalisieren, wenn an allen Türen eingestiegen werden darf.
- Fahrplan vor Kontrolle: Oberste Priorität hat weiterhin der Fahrplan: Bei Verspätungen wer-

den grundsätzlich alle Türen freigegeben. Bei Problemfällen (Tickettyp dem Fahrer nicht bekannt, Fahrgast schwer bepackt) wird auf die Ticketkontrolle verzichtet.

- Kontrollpersonal trotz „Einstieg vorne“: Busfahrgäste werden auch weiterhin regelmäßig durch Fahrscheinkontrollreure kontrolliert bzw. es werden stationäre Schwerpunktkontrollen mit Polizeiunterstützung durchgeführt.
- Umfangreiche Information: An den Haltestelle, an und in den Bussen und in den Fahrplänen

werden die Fahrgäste deutlich sichtbar über die Einstiegsregelung informiert.

- Geeignete Busse für den „Einstieg vorne“: Die Busse müssen passend ausgerüstet sein, um den Fahrgastfluss von vorne nach hinten zu ermöglichen. Der Gang zwischen der ersten und zweiten Tür muss breit und die Schwerbehindertenplätze sollen an der zweiten Tür angeordnet sein. Die Öffnung der hinteren Türen von innen muss bei einem an der Haltestelle stehenden Bus jederzeit funktionieren.

3do-Planfeststellung und FNP-Aufstellung

Dortmund. (dv) In Dortmund finden zurzeit Weichenstellungen für die Verkehrsorganisation in den nächsten Jahrzehnten statt. Im Planfeststellungsverfahren zum Umbau des Hauptbahnhofs („Projekt 3do“) hat PRO BAHN den BUND bei der Erstellung der Stellungnahme der Naturschutzverbände unterstützt. Im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans (FNP) der Stadt, der Ende des Jahres öffentlich ausgelegt wird, werden langfristige Entscheidungen über Trassenfreihaltungen von für die Stadtbahn getroffen. PRO BAHN wird diese Auslegung kritisch begleiten.

Das Planfeststellungsverfahren zum 3do betrifft ausschließlich die Verkehrsstation, nicht den Einkaufs- und Freizeitkomplex über dem Bahnhof. Durch den Umbau werden sich für ÖV-Nutzer Verbesserungen ergeben: So werden Stadtbahn und DB-Gleise besser miteinander verknüpft und jeder Bahnsteig wird zukünftig barrierefrei erreichbar sein. Der Bahnsteig am Gleis 4/5 wird für Züge aus Richtung Hagen, Iserlohn und Unna in den Bereich des zentralen Personentunnels verlängert. Trotz dieser Verbesserungen werden Chancen vertan. PRO BAHN und BUND fordern u. a., die betrieblichen Abläufe an verschiedenen Gleisen zu optimieren, alle Bahnsteig auch per Rolltreppe zugänglich zu machen, die Verknüpfung zwischen den Gleisen 1 bis 3 und dem Rest des Bahnhofs durch den ehemaligen Posttunnel zu ermöglichen und die Bushaltestelle an der Nordseite direkt am Stadtbahnzugang anzuordnen. Detaillierte Informationen finden sich unter <http://www.probahn-ruhr.de/projekte>.

Für die Neuaufstellung des FNP deuten sich aus ÖV-Sicht interessante, aber auch überflüssige Projekte an. Neu aufgenommen werden vor-

aussichtlich eine Straßenbahn nach Schüren, die Verlängerung der U 46 und Weiterführung über die Bahnstrecke Richtung Löttringhausen, die Verlängerung der 404 auf das Gelände der Westfalenhütte, die Verlängerung der U 41 nach Benninghofen sowie die Verlängerung der U 49 nach Wellinghofen. Für den Neubau einer Stadtbahntrasse über das Entwicklungsgelände Phoenix-West nach Hörde und Berghofen zeichnet sich nach einem entsprechenden einstimmigen Ratsbeschluss von Mai eine Aufnahme ab, nachdem diese vom Oberbürgermeister bisher immer abgelehnt wurde. Herausgenommen wird die Darstellung für die U 42-Verlängerung nach Lanstrop. Als überflüssig ist die Freihaltung einer Trasse für die U 47 über die B1 zum Flughafen zu bezeichnen. Neben betrieblichen Problemen durch eine Flügelung der U 47 dürften auch nicht annähernd genügend Fahrgäste auf dieser Strecke unterwegs sein. Die Anbindung des Flughafens über den Bahnhof Holzwickede und einen kostenlosen Shuttle-Bus ist nach Meinung von PRO BAHN angesichts der geringen Passagierzahlen auch in Zukunft ausreichend.

ITF 2plus: Viel Zug – wenig Mehraufwand

Nordrhein-Westfalen. (le) Im Rahmen der Diskussion um den Bahnverkehr im Ruhrgebiet hört man häufiger die Auffassung, dass insbesondere die Stammstrecke Köln–Duisburg–Essen–Dortmund schon längst überfüllt ist und keinen zusätzlichen Verkehr mehr aufnehmen kann. Deshalb sei ein Neubau von zusätzlichen Gleisen auf der gesamten Strecke unabdingbar.

Tatsache ist, dass seit der Einführung der zweiten Stufe des Integralen Taktfahrplans (ITF 2) vor knapp einem Jahr der Verkehr auf der Stammstrecke deutlich dichter geworden ist. Es hakt dabei allerdings stärker in den Knoten, vor allem Köln, als auf der Strecke. Ebenfalls hat die Fahrplanpolitik des Fernverkehrs, nämlich überwiegend zweistündliche Fahrplantrassen zu bestellen, die sich vielfach zwischen gerader und ungerader Stunde leicht voneinander unterscheiden, die Findung optimaler Trassen für stündliche Regionalzüge verschlechtert. Dennoch haben wir bei genauer Analyse der Fahrpläne Trassen für einige schon jetzt mögliche Angebotsverbesserungen gefunden, die wir als „ITF 2plus“ zur Diskussion stellen.

1. Zeitliche Verschiebung des RE 3 (Hamm–Oberhausen–Düsseldorf) und Durchbindung nach Aachen.

Der RE 3 soll in Dortmund gegenüber dem jetzigen Fahrplan zehn Minuten später in Richtung Duisburg abfahren und entsprechend zehn Minuten früher aus Richtung Duisburg ankommen. Diese zeitliche Verschiebung ist zwischen Dortmund und Hamm leider nicht möglich, die Standzeit an den Bahnsteiggleisen in Dortmund ist aber für die Abwicklung des übrigen Verkehrs unproblematisch. Durch diese Maßnahme können mehrere Verbesserungen auf einmal quasi zum Nulltarif erzielt werden. Es entstehen neue Anschlüsse zum RE 6 in Dortmund (besonders abends wichtig, wenn der RE 6 hier endet) und zum RE 2 in Wanne-Eickel und Duisburg, letzterer ist sogar als Korrespondenzanschluss am selben Bahnsteig planbar. So entsteht u. a. eine ganztägige zeitgünstige Umsteigeverbindung Recklinghausen–Düsseldorf. Der Anschluss mit

der RB 31 in Duisburg ist wieder durchgängig möglich. Weiterhin wird die Verteilung der verschiedenen Züge auf dem Abschnitt Oberhausen–Duisburg–Düsseldorf deutlich verbessert, die Wendezeit in Dortmund abends und am Wochenende wird länger. Allerdings entfällt so der Über-Eck-Anschluss zum RE 2 in Wanne-Eickel (Relation Dortmund–Recklinghausen) und zur RB 35 in Oberhausen, der heute allerdings auch nur in einer Richtung gesichert ist. Als Ersatz für die Anschlussverbindung Richtung Recklinghausen sollte der schon länger geplante direkte RE von Dortmund nach Recklinghausen / Haltern eingerichtet werden.

Die so erreichte Ankunftszeit in Düsseldorf ermöglicht die Durchbindung des RE 3 nach Aachen auf der Fahrplantrasse des RE 4, der einen ausreichenden Übergang auf den RE 3 erhält. Durch diese Maßnahme bleibt es jeweils bei einem Halbstundentakt Mönchengladbach–Düsseldorf und Düsseldorf–Hagen mit stündlicher Durchbindung Mönchengladbach–Hagen. Die so wegfallende Direktverbindung Wuppertal–Aachen muss baldmöglichst mit dem RE 7 wiederhergestellt werden. Hauptvorteil der neuen Linienführung des RE 3 ist eine Direktverbindung vom Düsseldorfer Flughafenbahnhof nach Neuss, Mönchengladbach und in den Kreis Heinsberg. Weiterhin wird Neuss mit zahlreichen Ruhrgebietsstädten direkt verbunden.

2. Weiterführung des RE 6 (Minden–Essen–Düsseldorf) nach Köln

Zwar wäre eine Verlegung des RE 6 auf die Ferngleise Duisburg–Düsseldorf (der Berliner ICE müsste im Gegenzug auf die Ortsgleise und ganztägig in Düsseldorf enden) und eine Weiterführung nach Köln über Leverkusen möglich, der

Verkehrswert wäre aber wegen der zeitlichen Nähe zum RE 5 sehr eingeschränkt. Stattdessen bietet sich an, den RE 6 über Neuss und Dormagen nach Köln und ggf. über Köln-Deutz weiter zum Flughafen Köln-Bonn zu führen. Durch seine Zeitlage erreicht der RE 6 genau die zweite stündliche Fahrplantrasse Neuss–Köln, die ganztägig ohne Konflikt mit der S 11 fahrbar ist. So kann eine schnelle Verbindung von Dormagen und Neuss nach Düsseldorf, zum Flughafenbahnhof und ins Ruhrgebiet ebenso verwirklicht werden wie eine umsteigefreie Verbindung aus dem VRR-Raum zum Flughafen Köln-Bonn, ohne dass der Zug am Kölner Hauptbahnhof vorbeifährt. Die RE-Fahrzeit von Düsseldorf nach Köln über Neuss ist nur etwa sechs Minuten länger als über Leverkusen. Bis Köln-Deutz ist nur eine zusätzliche Garnitur erforderlich, bis Flughafen Köln/Bonn wahrscheinlich zwei.

Ohne zusätzlichen Wagen- und Personaleinsatz möglich ist die von PRO BAHN geforderte Verlängerung des RE 6 in den Abendstunden mindestens bis Bochum. Dort kann der in Dortmund knapp verpasste Anschluss zur S 1 nach Essen–Düsseldorf hergestellt werden.

3. Verlängerung des RE 11 (Paderborn–Essen–Düsseldorf) und des IC(E) 51 (Weimar–Düsseldorf) nach Köln

Der RE 11 und der zeitlich parallele Fernzug der Mitte-Deutschland-Verbindung kann ab Duisburg auf die Ferngleise verlegt und über Leverkusen nach Köln verlängert werden. Wegen des zweistündlich folgenden ICE 78 kann der Fernzug nur in Leverkusen Mitte und Köln-Deutz halten, beim RE 11 wären die zusätzlichen Halte in Düsseldorf-Benrath und Köln-Mülheim wohl auch nur bei Einsatz von Zugmaterial mit der Höchstgeschwindigkeit 160 km/h möglich, da sonst ein Trassenkonflikt mit der IC-Linie 30 erfolgt. Besonders interessant an dieser Verlängerung ist die Tatsache, dass keine zusätzlichen Zugarnituren erforderlich sind (heute Wendezeiten von knapp 90 Minuten in Düsseldorf). Wünschenswert ist natürlich die Freigabe der auch vom Land NRW subventionierten Mitte-Deutsch-

land-Verbindung für Fahrgäste mit Verbundfahrtscheinen.

4. Verlängerung des RE 16 (Siegen–Hagen–Essen) nach Moers / Millingen

Der RE 16 kann ab Essen nach Duisburg verlängert werden und ab hier die Aufgabe des Zusatzzugs der RB 31 wahrnehmen. Die zwei zusätzlichen Garnituren auf dem RE 16 ersparen zwei Diesel-Garnituren der RB 31, dennoch ist es sinnvoll, die Züge nicht fast eine Stunde in Moers stehen zu lassen, sondern bis zum Ende der elektrifizierten Strecke nach Millingen weiterzuführen. So ergibt sich aus dem Ruhr-Lenne-Raum ebenso eine schnelle Direktverbindung ins westliche Ruhrgebiet wie aus dem Raum Moers ins mittlere Ruhrgebiet, wo heute meist Wartezeiten von 15 Minuten und mehr notwendig sind.

5. Ganztägige Durchbindung der RB 35 (Emmerich–Duisburg) nach Düsseldorf

Die RB 35 verkehrt heute nur in der Hauptverkehrszeit bis und ab Düsseldorf, ansonsten besteht in Duisburg Anschluss mit dem RE 1. Sowohl die Verspätungsanfälligkeit beider Züge, die häufig zu Anschlussverlusten führt, als auch die starke Auslastung des RE 1 lassen eine Durchbindung der RB 35 auch in den übrigen Zeiten – die Fahrplantrasse ist ganztägig fahrbar – als sinnvoll erscheinen, zumal keine zusätzlichen Zuggarnituren notwendig sind.

Fazit

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollten zum Fahrplanjahr 2005 umgesetzt werden. Die damit einhergehenden Leistungsausweitungen sollten nicht wie z. B. beim ITF 2 auf längere Zeit ohne Ausschreibung zum durchschnittlichen Bestellerentgelt bei der DB bestellt, sondern möglichst über baldige Ausschreibungen vergeben werden. Zu berücksichtigen ist dabei, dass einige Maßnahmen keine zusätzlichen Fahrzeuge erfordern und daher kostengünstig realisierbar sind. Ebenfalls ist die recht hohe Nachfrage und damit einhergehende Ergiebigkeit dieser Zugleistungen angemessen zu berücksichtigen.

MetroExpress: Konzept für den Bahnverkehr

Rhein-Ruhr. (js/os) Nach dem Aus für den Metrorapid (siehe **Ruhrschiene** 2003#3) hat PRO BAHN in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) in den letzten Monaten ein Alternativkonzept auf Basis des Rad-Schiene-Systems entwickelt. Nachdem es zunächst nur im Internet zur Diskussion gestellt und dabei fortwährend ergänzt wurde, haben PRO BAHN und VCD dieses Konzept nun Mitte September in Hoffnung auf eine gute Zusammenarbeit für ein gutes Angebot zunächst der Agentur Nahverkehr NRW, den Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Landesregierung, den Landtagsfraktionen, den Zweckverbänden sowie anschließend der Presse präsentiert.

Rückgrat des Regionalverkehrs soll der MetroExpress werden, ein zwischen Köln und Dortmund verkehrender, bis zu 200 km/h schneller Regionalverkehrszug im dichten Takt. Schon der Name macht deutlich: Es geht hier nicht um einen Ausbau der S-Bahn, sondern um den Ausbau des RegionalExpress-Systems. Wo notwendig, soll der MetroExpress eigene Trassen erhalten, aber die Möglichkeiten des Bahnsystems bezüglich Fortführung in die Region und Flexibilität bei Betriebsstörungen voll ausspielen.

Netzwerkung für's ganze Land

Wie bereits im „Wunschnetz“, mit dem PRO BAHN bereits im Februar 2002 auf die Metrorapid-Planungen reagiert hat, sollen auch im MetroExpress-Netz möglichst viele Direktverbindungen entstehen. Anders als beim Metrorapid sollen die Fahrgäste jede Stunde von der Hauptachse Dortmund–Köln, auf der sich die stündlichen Linien überlagern, umsteigefrei beispielsweise nach Minden, Münster, Emmerich, Koblenz, Lünen oder Oberhausen gelangen.

Der MetroExpress ist kein isoliertes System, sondern nutzt die bestehende Schieneninfrastruktur mit. Dadurch kann er zeitnah und vor allem schrittweise eingeführt werden. Der Bau des Metrorapids dagegen hätte zunächst nur große Behinderungen durch jahrelange Bauarbeiten und – wenn überhaupt – erst in einigen Jahren Nutzen für die Fahrgäste gebracht. Nicht vergessen werden dürfen auch benachbarte Eisenbahnstrecken und der Güterverkehr. Ausbaumaßnahmen hier sorgen durch die Netzwerkung auch für eine Entlastung der Hauptstrecke.

Der MetroExpress fährt teilweise auf den selben Gleisen wie der Fernverkehr. Ziel ist, dass Fernverkehr und MetroExpress – letzterer mit zusätzlichen Halten – etwa die gleiche Reisegeschwindigkeit erreichen und sich dadurch möglichst wenig gegenseitig behindern. Dies soll durch neue beschleunigungsstarke Fahrzeuge erreicht werden, die außerdem neue Maßstäbe in Sachen Komfort und Qualität setzen.

Außerdem muss die Infrastruktur vor allem in den Bahnhöfen ausgebaut werden. Ein neues Signalsystem kann die Streckenkapazität auch ohne aufwändige Gleisneubauten erhöhen.

Zur Finanzierung soll auch die Bundesregierung in die Pflicht genommen werden. Schließlich kommt ein Ausbau der Hauptstrecke auch dem Fernverkehr zu Gute. Wie beim Metrorapid gilt auch hier: Investitionen schaffen und sichern Arbeitsplätze. Eine optimierte Nutzung der vorhandenen Gleise mit modernster Signal- und Leittechnik durch eine dichte Zugfolge mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten zeigt die Leistungsfähigkeit der Bahntechnik aus NRW.

Das Konzept im Internet

PRO BAHN und VCD warnen davor, die Fehler der Metrorapidplanung zu wiederholen. Ein Projekt ohne öffentliche Diskussion durchzudrücken beschleunigt vielleicht die Planung, wird aber in der Umsetzung auf großen Widerstand stoßen. Die Verbände sehen ihr Konzept auch als Diskussionsgrundlage und laden zum Dialog ein. **Das komplette Konzept ist im Internet unter www.metroexpress-nrw.de zu finden.** Dort ist ein Diskussionsforum zum Thema eingerichtet.

Walsumbahn auf Probefahrt

Oberhausen/Duisburg. (dv) Vor einem Jahr berichteten wir an dieser Stelle von den Bemühungen der Städte Oberhausen und Duisburg, die nur im Güterverkehr genutzte Walsumbahn zwischen Oberhausen Hbf und Duisburg-Walsum zu reaktivieren. Das damals geplante Gutachten wird bis Jahresende vorliegen. Zwischenzeitlich hat auf Initiative der CDU Oberhausen mit Unterstützung der Prignitzer Eisenbahn (PEG) und von PRO BAHN eine Probefahrt stattgefunden.

Über einhundert Fahrgäste fanden sich am 21. August 2003 am Oberhausener Bahnhof ein, um die Strecke aus nächster Nähe kennenzulernen. Bereits vor dem fahrplanmäßigen Start des dreiteiligen PEG-Talents um 18.33 Uhr fanden auf dem Bahnsteig an Gleis 9 viele interessante Gespräche statt. PRO-BAHN-Vertreter der beiden beteiligten Regionalverbände Niederrhein und Ruhr konnten Einzelheiten des Konzepts für die Reaktivierung gegenüber Presse, Politik und Bürgern näher erläutern.

Die Fahrt führte dann in zwanzig Minuten bei zügigem Tempo knapp fünfzehn Kilometer über die gut ausgebaute Strecke bis Walsum-Overbruch. Dort endet mit dem zu reaktivierenden Streckenabschnitt auch der gute Gleiszustand. Die restlichen elf Kilometer der Strecke von Walsum bis zum Ende des DB-Netz-Bereichs in Voerde-Emmelsum wurde eher gemütlich zurückgelegt. Auf der Rückfahrt gab es bei einem viertelstündigen Halt am Bahnsteig in Walsum die Möglichkeit, sich einen Eindruck von dem Zustand eines Bahnhof an der Strecke zu verschaffen. Der idyllische Grasbewuchs würde bei einer Reaktivierung weichen müssen, und neue Bahnsteigkanten wären auch notwendig, aber insgesamt zeigten sich die Teilnehmer der Probefahrt überrascht vom guten Erhaltungszustand der Strecke. Dieser erklärt sich durch den mit fünfzehn Güterzügen pro Tag immer noch dichten Verkehr auf der übrigens kreuzungsfrei ver-



Noch eignet sich der Bahnsteig in Walsum für ein idyllisches Picknick. Bald sollen hier Personenzüge im 30-Minuten-Takt rollen.
Foto: Thomas Christ.

laufenden Strecke. Die meisten dieser Güterzüge befördern tonnenschwere Kohlelasten vom Bergwerk Walsum oder zum Kraftwerk Voerde-Möllen.

Nach der Rückkehr zum Oberhausener Hauptbahnhof gegen 20.20 Uhr waren sich die Fahrgäste einig: Auf dieser Strecke durch die dichtbesiedelten nördlichen Duisburger Stadtteile Walsum, Hamborn, Marxloh und Neumühl sowie den Oberhausener Stadtteil Buschhausen muss wieder Personenverkehr fahren – am besten halbstündlich und das schon in wenigen Jahren.

Informationen zum Konzept mit einer detaillierten Streckenbeschreibung und aktuellen Nachrichten zum Planungsstand halten wir im Internet unter <http://www.probahn-ruhr.de/projekte> für Sie zur Einsicht bereit.

Stadtgrenze, Endstation! Oberhausen

Oberhausen. (td/le) Wie schon in den vergangenen Ausgaben der Ruhrschiene anhand von Dortmund und Essen aufgezeigt wurde, sind die Bus- und Bahnverbindungen über die Stadtgrenze hinweg im Ruhrgebiet oft nicht so gut, wie man sie sich wünscht. Im ÖPNV stellt die Stadtgrenze oft eine Zäsur dar, während sie eigentlich nur aus gelben Ortstafeln mitten in zusammengewachsenen Siedlungsgebieten bestehen. Die Gründe warum Buslinien häufig von beiden Seiten dicht vor der Stadtgrenze umkehren, ohne einen Anschluss zu schaffen, sind überwiegend bürokratischer und nicht finanzieller Natur und somit für den Fahrgast schwer nachzuvollziehen. In dieser Ausgabe nehmen wir Oberhausen unter die Lupe.

Begonnen wird im Osten, die anderen Nachbarstädte folgen im Uhrzeigersinn.

Bottrop

Seit einigen Jahren ist die Stadtgrenze zu Bottrop deutlich durchlässiger geworden. Verband vor wenigen Jahren noch lediglich eine Buslinie auf Umwegen Sterkrade und Bottrop über Osterfeld, so überquert neben der **RB 44** der Prignitzer Eisenbahn mittlerweile vier stark nachgefragte Buslinien die Stadtgrenze. Sowohl vom Aufkommen als auch vom Angebot her ist der **CE 91**, der beide Innenstädte sowie das CentrO und Osterfeld miteinander verbindet natürlich das Paradestück der Zusammenarbeit der Städte; er wird nachts durch den **NE 21** ergänzt. Ebenfalls gut ausgebaut ist das Angebot zwischen Sterkrade und Bottrop durch die Linien **979** (über BOT-Fuhlenbrock) und die Direktverbindung **263**, deren abendlicher und sonntäglicher Stundentakt den Bedürfnissen der Fahrgäste allerdings in keiner Weise gerecht wird. Einen Schönheitsfehler gibt es allerdings auch: Die Buslinie **958** endet exakt an der Stadtgrenze, wenn auch mit möglichem Anschluss an die Linie **979**.

Essen

Wie schon in **Ruhrschiene 2003#2** beschrieben, sind die Verbindungen von Alt-Oberhausen und dem CentrO in die benachbarten Stadtteile Essens, also Frintrop und Borbeck, gut ausgebaut; sie werden von den Buslinien **143** und **185** bedient, nachts vom **NE 11** und dem Taxibus **T113**. Eine Lücke besteht hingegen zwischen OB-Borbeck und E-Dellwig/Unterfrintrop.

Hier fahren die Linien **957** und **185** am ehemaligen Rangierbahnhof Unterfrintrop auf Sichtweite aneinander vorbei. Die Ripshorster Straße ist leider für Busse nicht befahrbar. Die jeweiligen Innenstädte werden verbunden durch die **S 3**, in Zukunft auch noch durch eine verlängerte Straßenbahnlinie **105**, die allerdings eher interessant sein dürfte für die vielen Unterwegshalte.

Mülheim

Neben der schon erwähnten **S 3** verbindet die wieder eingeführte Straßenbahn die Innenstädte von Oberhausen und Mülheim, seit dem letzten Fahrplanwechsel sogar im Nachtverkehr. Diese Linie bindet auch MH-Styrum sowie Sterkrade und das CentrO an beide Innenstädte an.

Mit der Linie **122** überquert noch eine weitere Gemeinschaftslinie die Stadtgrenze. Sie verbindet die Stadtteile MH-Styrum und OB-Styrum mit den Innenstädten beider Städte in guter Qualität. Miserabel hingegen ist der tägliche Stundentakt der Linie **136** Alt-Oberhausen–MH-Dümpten–E-Haarzopf. Diese Relation wird aber in Zukunft durch die verlängerte Straßenbahn **105** bis MH-Dümpten deutlich aufgewertet. Mit den Linien **124** und **129** fahren noch zwei Linien der MVG bis auf Oberhausener Stadtgebiet, allerdings nur bis zu den nächsten Knotenpunkten; weiterführende Anschlüsse sind Zufall. Während die Linie **124** (OB-Dümpten–MH-Dümpten–MH-Speldorf) zumindest tagsüber im 20-Minuten-Takt bedient wird, fährt die Linie **129** nur im Stundentakt von Alstaden nach MH-Styrum und weiter bis zum Rhein-Ruhr-Zentrum. Abends fährt die **129** gar nicht mehr, die **124** nur im schwachen Stunden-

takt. Durchbindungen MH-Dümpten (Straßenbahn)–OB-Dümpten–CentrO. und Alt-Oberhausen–Alstaden–MH-Styrum (S) wären hier wesentlich sinnvoller als der unkoordinierte Umstieg an der Stadtgrenze.

Duisburg

Mit Duisburg hat Oberhausen die längste Stadtgrenze und die größten Pendlerbeziehungen, das Angebot außer den Bahnverbindungen nach Duisburg Hbf und Duisburg-Ruhrort entspricht dem aber in keiner Weise. Seit Jahrzehnten verkehren zwei Gemeinschaftslinien von STOAG und DVG (**935** und **939**) zwischen beiden Städten unverändert im Stundentakt, die aber die Stadtgrenze als „Heckenlinien“ teilweise an den unbedeutendsten Stellen überqueren. So werden immerhin Direktverbindungen von Hamborn und Marxloh nach Oberhausen und Sterkrade angeboten, und vom Duisburger Hauptbahnhof kann man sogar direkt zum CentrO. fahren, allerdings mit kaum konkurrenzfähiger Fahrzeit und garantierter Verspätung an vollen Einkaufstagen. Ähnlich verkehrt die frühere Bahnbuslinie **995**, die stündlich Marxloh und Neumühl mit Oberhausen verbindet.

Daneben fahren die DVG-Linien **905** und **908** alle 20 oder 30 Minuten kurz über die Stadtgrenze nach Oberhausen, bedienen eine Haltestelle (Holten Markt und Skagerrakstraße) mit Anschlussmöglichkeit Richtung Oberhausen und Sterkrade und fahren dann auf Duisburger Gebiet zurück. Während die Anschlüsse in Holten dank dreier STOAG-Linien recht gut sind, ist an der Skagerrakstraße nur mäßiger Anschluss an die Linien **953** und **983** gegeben, in Buschhausen Mitte würden drei weitere Linien erreicht. Am sinnvollsten wäre aber die Durchbindung der Linien zu den Bahnhöfen Holten und Sterkrade, zumal der Duisburger Norden über keinen Eisenbahnanschluss verfügt. Die Bahnkunden aus den benachbarten Duisburger Stadtteilen benutzen diese Bahnhöfe rege, allerdings nur als P+R-Kunden.

Besonders kurios ist die Lage am Bahnhof Duisburg-Obermeiderich. Hier verläuft die Stadt-

grenze rund einen Kilometer direkt auf der Obermeidericher Straße. Von dieser Haltestelle verkehren neben drei Eisenbahnzügen zwölf STOAG-Busse stündlich zum Oberhausener Hauptbahnhof, sogar mit Direktverbindungen nach Bottrop, Gladbeck und GE-Buer, sowie die oben erwähnte stündliche Linie **939**. Die von Ruhrort–Meiderich kommende DVG-Linie **907** hingegen endet 300 Meter vor diesem Verknüpfungspunkt. Aber das ist eigentlich auch egal, wurde diese Verbindung doch gerade vom 20-Minuten-Takt auf einen Stundentakt ausgedünnt.

Weitere fehlende Netzschlüsse bestehen zwischen Lirich und Obermeiderich-Hagenshof sowie Biefang und Röttgersbach. Es versteht sich von selbst, dass bei diesem Angebot auch kein Nachtverkehr stattfindet, außer der Bedienung von Obermeiderich Bf durch den **NE 9** der STOAG.

Mehrere Anläufe zu Verbesserungen von Oberhausener Seite sind vor allem an Widerständen im Duisburger Rathaus und bei den beiden großen Parteien im dortigen Rat gescheitert. Jeder Fahrgast, der über die Stadtgrenze fährt, könnte ja ein Kunde sein, der dem Duisburger Einzelhandel davonfährt. Über Bestrebungen, die A 42 zu sperren, wurde noch nicht berichtet.

Dinslaken

Zwar werden stündlich drei Zugpaare nach Dinslaken angeboten, für den Nachbarschaftsverkehr sind die Verbindungen aber völlig unzureichend, zumal im benachbarten Dinslakener Stadtteil Hiesfeld bislang kein Bahnhalt besteht. Neben der STOAG-Linie **987**, die für die Kreuzung der Bahnlinie kurz über die Stadtgrenze fährt und hier eine Haltestelle bedient, gibt es neben einer reinen Schullinie (**26**) seit Jahrzehnten nur die NIAG-Linie **918**, die im Stundentakt zwischen Dinslaken, Hiesfeld und Holten Bf verkehrt. Weder ist diese Linie bis Schmachtendorf durchgebunden – zwischen Schmachtendorf und Hiesfeld, die früher eine Gemeinde bildeten, gibt es historisch enge Beziehungen – noch sind die Fahrzeiten auf die Anschlüsse am Bahnhof Holten angepasst.

Nur wenige kennen ZRL und ZWS genau

(bd) Unser Preisrätsel beschäftigte sich in der letzten Ausgabe mit den Gebieten der Zweckverbände Ruhr-Lippe und Westfalen Süd. Leider haben nur sehr wenige mitgemacht, offensichtlich war es – wie auch schon im letzten Jahr – etwas zu schwierig. Hier nun die Auflösung. Für die richtige Beantwortung einer Frage gab es jeweils einen Punkt.

1. In welcher Stadt gibt es eine Stadtbahnlinie?
In Lünen. Die Stadtbahnlinie U49 fährt von der Dortmunder Innenstadt kommend bis in den Vorort Brambauer.
2. Wie heißt der südlichste Bahnhof/Haltepunkt in Westfalen?
Niederdresselndorf. Dieser Halt liegt an der Kursbuchstrecke 462, auch bekannt als „Hellertalbahn“.
3. In welcher Gemeinde liegt die Haltestelle „Bremen-Mitte“ und zu welchem Kreis gehört die Gemeinde?
Die Haltestelle liegt in Ense, einer Gemeinde im Kreis Soest.
4. Wie viele Bahnhöfe und Haltepunkte hat der Kreis Soest?
Elf. Neben den Halten an den Hellweg-Strecken (Wolver, Borgeln, Werl, Westönnen, Soest, Bad Sassendorf, Lippsstadt, Dedinghausen, Ehringhausen und Geseke) liegt auch der Halt Wickede (Ruhr) an der Oberen Ruhrtalbahn im Kreis Soest.
5. An welchen beiden Stationen halten montags bis freitags die wenigsten Züge?
In Beringhausen und in Messinghausen an der Oberen Ruhrtalbahn halten montags bis freitags nur fünf Züge. Im benachbarten Hoppecke halten hingegen sechs Züge, auch wenn im Kursbuch lediglich fünf aufgeführt sind ...
6. Auf welcher SPNV-Linie wird die niedrigste Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen Start- und Zielbahnhof erreicht?
Hier sind zwei Antworten gültig. Zum einen erreicht die Rothaar-Bahn zwischen Siegen und Bad Berleburg eine Durchschnittsgeschwindigkeit von genau 40 km/h. Zum anderen erreicht die zum letzten Fahrplanwechsel geteilte Hönnetalbahn Unna–Fröndenberg–Menden–Neuenrade auf dem südlichen Linienteil (Fröndenberg–Menden–Neuenrade) nur 33 km/h. Auf dem nördlichen Linienteil (Unna–Fröndenberg–Menden) erreicht sie hingegen mehr als 40 km/h.
7. Welche ist die nach Einwohnern größte Stadt/Gemeinde ohne SPNV-Anschluss?
Bergkamen. Insgesamt wohnen zurzeit knapp 53.000 Menschen in dieser Stadt am Rande des Ruhrgebietes.
8. In welcher Stadt gibt es zwei Busbahnhöfe, die bei den unterschiedlichen Verkehrsgesellschaften jeweils unterschiedliche Namen haben?
In Meinerzhagen gibt es die Haltestellen Stadthalle/ZOB und Omnibusbahnhof. Bei der VWS heißt die Haltestelle Stadthalle/ZOB der MVG nur „Stadthalle“. Die Haltestelle Omnibusbahnhof der ZWS heißt bei der MVG hingegen „Fuchs Parkplatz“. Und nach der Streckenreaktivierung liegt direkt daneben der Halt „Meinerzhagen Bahnhof“ ...
9. Auf welcher Buslinie finden die meisten Fahrten in der Woche statt?
Auf dem sogenannten „Pendelbus“ zwischen Dortmund Flughafen und dem Bahnhof Holzwickede. Hier fahren die Busse täglich von 5 bis 23 Uhr alle 15 Minuten. Das sind insgesamt 73 Fahrten je Richtung am Tag und somit 511 Fahrten in der Woche.
10. Auf welcher SPNV-Linie gibt es die meisten Bedarfshalte im ZRL und ZWS? Wie viele sind das?
Auf der Rothaar-Bahn zwischen Siegen und Bad Berleburg gibt es die meisten

Bedarfhalte. Im einzelnen sind dies die Halte Kredenzbach, Hillnhütten, Vormwald Dorf, Vormwald, Birkelbach, Beghausen und Raumland-Markhausen.

11. Welches ist die älteste heute noch befahrene Schienenstrecke?

Die Köln-Mindener-Eisenbahn, also im Bereich des ZRL die Strecke Dortmund–Hamm–Bielefeld, wurde bereits im Jahr 1847 eröffnet. Sie ist damit die älteste Strecke im heutigen Nordrhein-Westfalen.

12. Welches ist die jüngste heute noch befahrene Schienenstrecke?

Das ist die Strecke Lünen–Münster. Diese eingleisige, heute von IC und EC im Stundentakt befahrene Strecke wurde erst im Jahr 1928 eröffnet und ist damit gerade einmal 75 Jahre alt.

Insgesamt haben nur vier Menschen an unserem Rätsel teilgenommen.

Der **1. Preis**, ein SchönerTagTicket, geht an Guido Berg aus Essen für elf richtige Antworten.

Der **2. Preis**, ein Buch über das Hönnetal, geht an Bernhard Quack aus Essen für neun richtige Antworten.

Der **3. Preis**, ein PRO-BAHN-Mousepad, geht an Dirk Meinhard aus Herzogenrath für acht richtige Antworten.

Der **4. Preis**, eine Bahn&Bike-Broschüre geht an Axel Hercher aus Mülheim an der Ruhr für sechs richtige Antworten.

Herzlichen Glückwunsch!

Radio Eriwan antwortet

Gelsenkirchen. (le)

Frage an Radio Eriwan: Trifft es zu, dass bereits heute stündlich 9.000 Fahrgäste mit der Straßenbahnlinie 302 zur Arena AufSchalke befördert werden können? (Siehe WAZ vom 05.07.03)

Antwort von Radio Eriwan: Im Prinzip ja. 4.500 von Buer Rathaus und 4.500 vom Hauptbahnhof, wenn dafür die Linien 107 und 301 nicht zum Hauptbahnhof fahren.

Weitere Frage an Radio Eriwan: Trifft es zu, dass nach der Verstärkung der Stromversorgung auf der Kurt-Schumacher-Allee sogar 18.000 Fahrgäste stündlich zur Arena AufSchalke befördert werden können?

Antwort von Radio Eriwan: Im Prinzip ja. 9.000 von Buer Rathaus und 9.000 vom Hauptbahnhof, wenn dafür die Linie 107 und 301 nicht zum Hauptbahnhof fahren. Und wenn außerdem andere Verkehrsbetriebe der Bogestra die dafür notwendigen kuppelbaren Straßenbahnwagen ausleihen.

Witten fährt auf NE 18 ab

Witten. (dv) Erst seit Dezember 2002 verbindet der NachtExpress 18 Witten mit dem Bochumer Stadtteil Langendreer und der dortigen S-Bahn-Station. PRO BAHN hatte sich seit 2001 im Rahmen der Nahverkehrsplan-Überarbeitung im Ennepe-Ruhr-Kreis für diese neue Verbindung stark gemacht. Bei einer Fahrgastzählung an einem Juli-Wochenende nutzten insgesamt 349 Fahrgäste das junge Angebot. 40 % der Einsteiger waren Umsteiger von der S-Bahn in Langendreer, weitere 20 % kamen direkt aus Langendreer und 40 % der Fahrgäste nutzten den NE 18 als Fahrgelegenheit innerhalb von Witten. Dort sind insbesondere der S-Bahn-Halt in Annen, das Wittener Rathaus und die Gerdessastraße in Stockum gefragte Haltestellen. Bei den sechs gezählten Fahrten waren in jedem Bus fast 60 Nachtschwärmer unterwegs. PRO BAHN freut sich ebenso wie der Wittener Verkehrsplaner Andreas Müller-Görnemann über den Erfolg des Projekts, für das man lange gemeinsam gekämpft hat.

Knebel sacht an auffe 109

Essen. (dv) Die EVAG setzt ihr Folge innovativer Werbung für den ÖPNV fort: Seit dem 15. September hat Herbert Knebel die Haltestellenansage auf der Linie 109 übernommen. Bereits im Winter hatte Gerhard-Schröder-Imitator Elmar Brandt für einige Zeit auf der Linie 107 mit Ansagen wie „Bredeney – Endstelle. Frauen und Kanzler zuerst!“ nicht nur Stammfahrgäste begeistert.

Niederrhein jetzt online

Niederrhein. (dv) Unser benachbarter Regionalverband Niederrhein ist jetzt mit einer neuen Präsenz im Internet vertreten. Unter der Adresse <http://www.probahn-niederrhein.de> findet man aktuelle Informationen zur Arbeit von PRO BAHN zwischen Mönchengladbach und Emmerich.

PRO BAHN Sommerfest

Nordrhein-Westfalen. (os) Auf Einladung des PRO-BAHN-Regionalverbandes Ostwestfalen-Lippe findet das Sommerfest des Landesverbandes dieses Jahr auf dem **Bahnhofsfest Oerlinghausen statt: am Samstag, dem 27. September 2003 ab 14.00 Uhr.**

Sie erreichen den Bahnhof Oerlinghausen ab Bielefeld Hbf mit dem RE 82 Richtung Detmold bzw. Altenbeken oder der RB 73 Richtung Lemgo. Auf den Bahnhofsfest gibt es u. a. Info-Stände, Musikprogramm und Kinderaktionen (Spielmobil, Rollenrutsche, Hüpfburg, etc.).

14.30–16.00 Uhr: Begrüßung durch Bürgermeister, stellv. Ministerpräsidenten Michael Vesper und Manfred Pietschmann, DB AG NRW; anschließend Vorträge: Dieter Ludwig, Präsident VDV, „Perspektiven für einen kundenorientierten und attraktiven ÖPNV“ und Helmut Hoffmann, Kreiswerke Heinsberg, „Einsatz umweltfreundlicher Treibstoffe in Bussen und Bahnen am Beispiel BioDiesel“.

16.00 Uhr: Rundfahrten im Nostalgiebus

19.30 Uhr: Tanz im Festzelt mit Livemusik

21.00 Uhr: Feuerwerk

Bergkamen – Dortmund

Bergkamen. (os) Bei der Eröffnung des neugestalteten Bergkamener Busbahnhofs kündigte die VKU an, im Frühjahr 2004 eine direkte Schnellbuslinie nach Dortmund einzurichten. Angefahren werden dort unter anderem die Haltestellen Reinoldikirche und Hauptbahnhof. Neue Doppeldeckerfahrzeuge im 30-Minuten-Takt sollen Fahrgäste anlocken, denen bislang das Umsteigen Bus–Schiene in Kamen oder Preußen zu lästig ist.

Fachkommissionstag

Nordrhein-Westfalen. (dv) Zum nächsten Fachkommissionstag am **Samstag, 11. Oktober, ab 11 Uhr** lädt der PRO-BAHN-Landesverband herzlich in das Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstraße 11, Essen, ein. Willkommen sind alle an einer aktiven Arbeit interessierten PRO-BAHN-Mitglieder. Schwerpunktthemen werden der MetroExpress und Tarife sein.

PRO BAHN auf der rail#tec

Dortmund. (dv) In den Dortmunder Westfalahallen findet **von Montag, dem 10. bis Mittwoch, dem 12. November 2003** zum vierten Mal der internationale Bahngipfel rail#tec statt – und wieder präsentieren sich PRO BAHN und VCD an einem gemeinsamen Stand. Dieses Jahr ist der MetroExpress ein wichtiges Thema. Wir freuen uns auf euren/Ihren Besuch!

Weihnachtstreffen

Ruhr. (dv) Das traditionelle Weihnachtstreffen im PRO-BAHN-Regionalverband Ruhr findet am **16. Dezember 2003** statt. Weil das Ziel in diesem Jahr eine Überraschung ist, treffen wir uns um 19.00 Uhr am ServicePoint im Essener Hauptbahnhof und fahren dann gemeinsam weiter. Wer es nicht pünktlich schafft, kann sich im Vorfeld beim Vorstand (Adressen und Telefonnummern auf Seite 2) erkundigen, wo es hingeht.

„Alle reden vom Wetter – wir nicht!“

Nordrhein-Westfalen. (bd) Am 15. September ist Fahrplanwechsel. Schon wieder? Grund ist dieses Mal der von der DB auf den 15.09. terminierte Herbstbeginn, ab dem die neuen Elektrotriebwagen vom Typ 425 und 426 statt 160 km/h nur noch 120 km/h fahren dürfen. Bei höheren Geschwindigkeiten besteht die Gefahr, dass der Bremsweg zu lang wird und so an roten Signalen oder Bahnsteigen nicht angehalten werden kann. Bekannt ist das Problem eigentlich seit dem ersten Betriebsjahr vor nunmehr drei Jahren, allerdings fuhren die Fahrzeuge anfangs noch in den für ohnehin langsamere, ältere Fahrzeuge aufgestellten Fahrplänen, so dass die geringere Geschwindigkeit im Herbst nicht auffiel.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember vergangenen Jahres sind die Fahrzeuge aber nun auf einigen Strecken planmäßig mit 160 km/h unterwegs und können in Kombination mit der guten Beschleunigung hier ihre Vorteile voll ausspielen. Im Bereich des RV Ruhr betrifft dies insbesondere die Strecken Hamm–Soest–Paderborn und Hamm–Bielefeld. Um Anschlüsse nicht grundsätzlich unmöglich zu machen, entfallen bei einigen Zügen die Halte in Dedinghausen und Ehringhausen, der Zuglauf der RB 69 wird aufgeteilt in die Zugläufe Hamm–Rheda-Wiedenbrück und Oelde–Bielefeld ohne Anschluss untereinander. Somit gibt es dann zwar nur noch einen durchgehenden Nahverkehrszug pro Stunde zwischen Hamm und Bielefeld, dafür

können aber wichtige Anschlüsse in Hamm (RE 1) und Bielefeld (ICE von und nach Berlin) gehalten werden. Außerdem entfällt beim RE 16 der Halt in Wattenscheid. Der RE 1 hält tagsüber nicht mehr in Nordbögge und Scharnhorst, nicht etwa, weil auch die Doppelstockwagen betroffen wären, sondern weil Anschlüsse in Hamm sonst aufgegeben werden müssten. Hier wird als Ersatz eine zusätzliche Regionalbahn auf Kosten der DB zwischen Hamm und Dortmund im 120-Minuten-Takt eingerichtet.

Abhilfe ist allerdings in Sicht: Verschiedenen Zeitungsberichten nach sollen die 425 nun mit japanischen Sandstreuern ausgerüstet werden, um bei einer Bremsung die nötigen Reibungswerte zu erreichen.

Fahrgastumfrage zur Baureihe 425/426

Ruhr/Ostwestfalen-Lippe. (dv) Nicht nur durch ihre (fehlende) Bremsleistung fallen die neuen Triebwagen der Baureihe 425/426 auf. Seitdem im Gebiet des Regionalverband Ruhr auf den Strecken von RE 3, RE 16, RB 33, RB 35, RB 40, RB 42, RB 46, RB 56, RB 69 und RB 89 das neue Rollmaterial eingesetzt wird, gibt es neben Lob für die hellen, freundlichen Innenräume auch viel Kritik zu hören. Meist werden Sitzkomfort und Geräusentwicklung bemängelt.

Um einen objektiven Überblick zu bekommen, was die Fahrgäste an den neuen Triebwagen besonders gut und besonders schlecht finden, haben der Regionalverband Ostwestfalen-Lippe, Regionalgruppe Hellweg-Hochstift, und PRO BAHN Ruhr gemeinsam eine Umfrage im Internet

gestartet. Dort möchten wir bis Ende Oktober erfahren, was Ihnen am ET 425/426 gefällt und was verbessert werden sollte. Die Erkenntnisse aus der Umfrage werden wir an Zweckverbände, Landespolitik und Bahnunternehmen mit dem Ziel eine fahrgastgerechteren Fahrzeugausstattung weiterleiten.

Sie finden die Umfrage im Internet unter <http://www.probahn-ruhr.de/projekte>. Bitte informieren Sie auch Freunde, Bekannte und Arbeitskollegen, die schon Erfahrungen mit den Elektrotriebwagen gesammelt haben, über die Umfrage, damit wir ein möglichst breites Meinungsbild erhalten. **Unter allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern wird ein SchönerTagTicket NRW im Wert von 25 Euro verlost.**

Termine

Die Termine bis 23.09.2003 finden Sie in der **Ruhrschiene 2003#3**.

Samstag, 27.09.2003

PRO BAHN-Sommerfest in Oerlinghausen (siehe Seite 14)

Dienstag, 07.10.2003, 19.30 Uhr

Arbeitsgruppe Essen

Samstag, 11.10.2003, 11.00 Uhr

Fachkommissionstag Essen
Themen: MetroExpress, Tarife
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen
siehe Kurzmeldung Seite 14

Montag, 13.10.2003, 19.30 Uhr

Ortsgruppe Dortmund

Sonntag, 19.10.2003

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Augen auf in Unna & Schwerte
10.00 Uhr E-Borbeck ☉ (Kiosk)
10.15 Uhr E Hbf ☒ (ServicePoint)

Die aktuelle Termin-Übersicht und weitere Informationen finden Sie unter <http://www.probahn-ruhr.de/termine>

Dienstag, 21.10.2003, 19.30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Dienstag, 28.10.2003, 19.00 Uhr
Dortmunder Verbändetreffen
Jetzt immer am 4. Dienstag im Quartal im neuen VCD-Büro (s. u.)

Dienstag, 28.10.2003, 20.00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 04.11.2003, 19.30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Montag, 10. – Mittwoch, 12.11.2003
Rail#tec, Westfalenhallen Dortmund
siehe Kurzmeldung Seite 14

Montag, 10.11.2003, 19.30 Uhr
Ortsgruppe Dortmund

Samstag, 15.11.2003
Achtung, Samstags-Termin!
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Einkaufstour nach Enschede
08.25 Uhr E-Borbeck ☉ (Kiosk)
08.20 Uhr E Hbf ☒ (ServicePoint)

Dienstag, 18.11.2003, 19.30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Dienstag, 25.11.2003, 20.00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 02.12.2003, 19.30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Montag, 08.12.2003, 19.30 Uhr
Ortsgruppe Dortmund

Sonntag, 14.12.2003
Achtung, 2. Sonntag!
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Advent an Rhein und Ruhr
10.30 Uhr E-Borbeck ☉ (Kiosk)
10.55 Uhr E Hbf ☒ (ServicePoint)

Dienstag, 16.12.2003, 19.00 Uhr
Weihnachtstreffen, Treffpunkt um 19 Uhr Essen Hbf, Servicepoint

Dienstag, 06.01.2004, 19.30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Montag, 12.01.2004, 19.30 Uhr
Ortsgruppe Dortmund

Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim: Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstr. 11, Essen, ☒☉☒ Essen Hbf
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, ☒☉ Oberhausen Hbf
Ortsgruppe Dortmund: Treffpunkt bitte bei O. Stieglitz erfragen. ☎ 02 31 / 81 56 11, stieglitz@probahn-nrw.de
Dortmunder Verbändetreffen: VCD-Büro, Liebigstr. 48., ☎ 452/453 Vinckepl., ☒ 42 Kreuzstr., ☒ 46 Saarlandstr.

Na, interessiert an PRO BAHN?

Bitte hier abtrennen bzw. kopieren und einsenden. Oder einfach online Mitglied werden unter www.probahn-nrw.de/start_mitgliedwerden.htm
PRO BAHN e.V. • Schwanthalerstraße 74 • 80336 München • ☎ 0 89 / 54 45 62 - 13 • ☒ - 14

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

- Ich möchte weitere Informationen über PRO BAHN.
 Ich möchte PRO BAHN beitreten.

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

(Ruhrschiene 2003#4 • Regionalverband Ruhr)

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer

Einzugsermächtigung.

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Kontonummer

BLZ

Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

Datum, Unterschrift

- Einzelmitglied 34,- € / Jahr
 Juniormitglied (≤ 27 Jahre) 23,- € / Jahr
 Familienmitgliedschaft 40,- € / Jahr
 Fördermitgliedschaft ab 70,- € / Jahr
(Firmen, Institutionen, Kommunen)